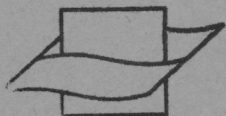


S.V. HULP IN NOOD

**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ
VOOR VISSERSVAARTUIGEN**

JAARVERSLAG 1982



Vlaams Instituut voor de Zee
Flemish Marine Institute

Dames, Mijne Heren,

Met dit jaarverslag beëindigen we de 43^e jaargang van ons bestaan. Ware het niet van het totaal verlies van de Z.209, die op 6/11/1982 verloren ging met een verzekerde waarde van 6.536.000 fr., dan zou 1982 in alle opzichten een zeer gunstig jaar geweest zijn. Gelukkig vielen bij dit totaal verlies geen mensenlevens te betreuren.

Immers de schadegevallen en in het bijzonder de zware schadegevallen hebben zich dit jaar aanzienlijk minder voorgedaan en de maatschappij kende anderzijds een merkelijke verhoging van de premie-inkomsten die van 31.941.000 fr. tot 36.344.000 fr. stegen, tengevolge van de verzekering van verschillende nieuwe vaartuigen.

Toch zien wij ons verplicht andermaal enkele bedenkingen naar voren te schuiven. Te veel vaartuigen zijn nog altijd verzekerd op basis van een schatting van hun verzekerde waarde, die voor sommige vaartuigen, daartoe van vijftien jaar geleden (!!). De herstellingen, wegens opgelopen schaden aan deze vaartuigen, zijn intussen met 500% opgelopen, terwijl de premiebetaling voor de meeste van deze vaartuigen amper 40% verhoogde ingevolge het onderbrengen van deze vaartuigen in een categorie van oudere vaartuigen. Er blijft echter een wanverhouding bestaan tussen de, omzeggens uit de hand gelopen herstellingskosten en de zeer geringe premietoename.

Voor een gezond financieel beheer zou dan een algemene aanpassing van de verzekerde waarden van de vaartuigen moeten gebeuren. Hier voegen wij echter onmiddellijk aan toe, dat deze premieverhoging niet noodzakelijk een groter uitgave voor onze verzekerden betekent, want, indien de maatschappij dit meerinkomen niet benodigt, gaat dit integraal terug naar onze leden, onder vorm van voorbehoudingsfonds of van ristorno's, zoals wij het dit jaar nogmaals zullen doen, indien de algemene vergadering daartoe beslist. Het zou echter een betere verhouding der rechten en plichten bij schadegevallen weergeven.

Dank zij het gunstig resultaat van het boekjaar 1982, zal het Hulp in Nood mogelijk zijn, 20% van de gestorte premies aan de leden terug uit te keren. Dit is dus het bewijs, dat een eventuele verhoging van de inkomsten van de maatschappij, hetzij door aanpassing van de verzekerde waarde van het vaartuig, hetzij door een eventuele verhoging van de premie, niet noodzakelijk voor de leden, een verloren betaling uitmaakt.

In elk geval zou het, ten overstaan van de nieuwe vaartuigen, die voor het maximum van hun bouwwaarde verzekerd zijn en premies op deze maximum verzekerde waarde dienen te betalen, een vorm van betere verdeling der betalingen voor de opgelopen risico's zijn, zo de verzekerde waarde van bepaalde andere oudere vaartuigen, zou opgetrokken worden, zodat de nieuwe niet de indruk krijgen dat zij voor de oude schepen betalen. Uw beheerraad heeft ondertussen deze kwestie met de experts besproken, die hiermede in de toekomst rekening zullen houden.

Van deze gelegenheid wensen wij tevens gebruik te maken om onze leden er op te wijzen dat, naar aanleiding van eventuele aanpassingswerken, inbouw van nieuwe motor, onderdelen van motor, bokken, lier, schroef, enz... dit aan de maatschappij moet gemeld worden, en de verzekerde waarde van het vaartuig met de betrokken meerwaarde dient verhoogd, zoniet zal er, bij eventuele schadegevallen waarbij deze nieuwe stukken

beschadigd worden, slechts op basis van de oude waarde tussengekomen worden, en de evenredigheidsregel toegepast evenals de vetustiteit op basis van de ouderdom der oude stukken en niet van de nieuwe.

Een ander reden van het realiseren van dit batig overschot, zijn de geslaagde alhoewel zeer moeilijke onderhandelingen, die Uw directie gevoerd heeft op de Londense herverzekeringmarkt en die ten slotte geleid hebben tot zelfs nog betere voorwaarden dan voorheen, niettegenstaande de zeer zware verliezen in het algemeen door de scheepsherverzekeringsmakelaars op de internationale markt geleden. Wij komen hierop terug bij de bespreking van de statistieken van onze herverzekeringspremie en herverzekeringskapitalen.

DE PREMIE-ONTVANGSTEN

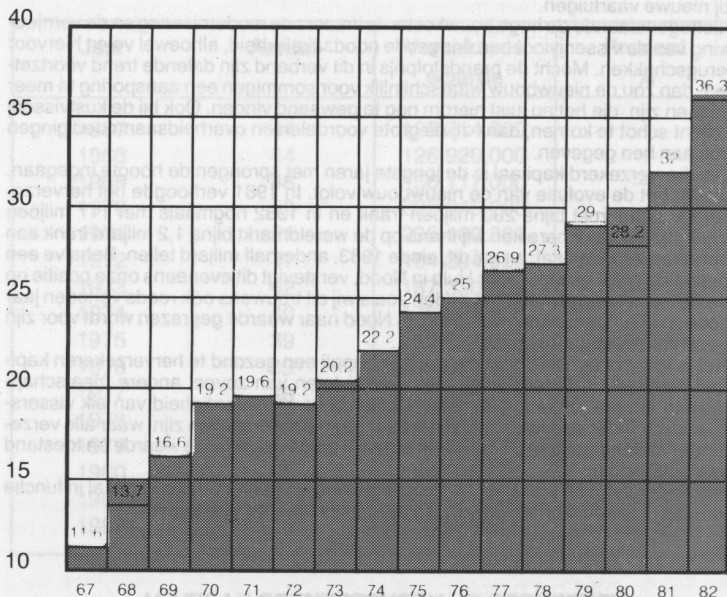
Schreven wij vorig jaar dat, voor de eerste maal in het bestaan van onze maatschappij, de kaap van dertig miljoen frank premie overschreden werd, dan konden wij in 1982 nogmaals een zeer gevoelige verhoging van ons premie-inkomen noteren, niettegenstaande wij geweigerd hebben sommige vaartuigen verder in verzekering te nemen, vanwege een grote verwaarlozing en gebrek aan onderhoud van de betrokken vaartuigen. Wij houden er aan dit feit hier onder de aandacht van onze verzekerden te brengen, omdat wij niet zullen aarzelen, in het vervolg deze regel verder toe te passen, daar waar het belang van allen het vereist. Het gaat inderdaad niet op, dat de zorgzame reder, die een regelmatige onderhoudsbeurt aan zijn vaartuig en motor verstrekt, het slachtoffer wordt van diegenen, die alles op zijn beloop laten en dit dan op de maatschappij, dat wil zeggen ten laste van hun medeverzekerden, trachten te verhalen.

Het is anderzijds duidelijk, dat de belangrijke verhoging van het premie-inkomen in 1982 het gevolg is van het in verzekering nemen van nieuwe vaartuigen met een grote verzekerde waarde. Vernoemen wij daarbij de Z.39, de Z.89 en de Z.284 voor een gezamenlijke waarde van méér dan 145 miljoen frank. Wij mogen ons voor 1983 nog aan een tiental nieuwe of aangekochte vaartuigen verwachten, die onze rangen zullen verwoegen. Aldus kunnen wij nu reeds schrijven, dat in 1983 de kaap van de veertig miljoen zal overschreden worden door de toetreding tot Hulp in Nood van nieuwe vaartuigen zoals de Z.46 voor een verzekerde waarde van 52 miljoen frank, de Z.90 voor een verzekerde waarde van 45 miljoen frank en met als thuishaven Oostende, de O.51 voor 47 miljoen frank. Verder de Z.289 die in verzekering genomen werd vanaf 1.1.1983 voor 30 miljoen frank. Dit maakt thans reeds met zekerheid opnieuw een toename aan verzekerd kapitaal van 174 miljoen frank uit zonder rekening te houden met de nog in aanbouw staande schepen.

Dit bewijst tevens, dat in Hulp in Nood nog altijd het meeste vertrouwen gesteld wordt en dat bijna alle reders van nieuwe vaartuigen de weg naar onze maatschappij blijven vinden. Het is dan ook zegmaar een unicum, dat een kleine verzekeringsmaatschappij in coöperatief verband, niet alleen gedurende méér dan 40 jaar het hoofd heeft weten te bieden aan de concurrentie van grote financiële maatschappijen, maar deze maatschappijen voorgaat en verplicht zich aan de coöperatieve tarieven van Hulp in Nood aan te passen. **Het eventueel verdwijnen van Hulp in Nood zou dan ook zeker noodlottig uitvallen voor onze verzekerden in het bijzonder en voor alle reders ter visserij in het algemeen.** Dit kan zeker niet ge-

zegt worden, aan al wie het anders wil doen voorkomen.

Hieronder volgt de grafiek van de premie-ontvangsten over de jaren 1967/1982:



Over de drie havens verdeeld, krijgen wij afzonderlijk voor 1982 volgende statistiek van het premie-inkomen:

Oostende: 8.663.613

Zeebrugge: 22.207.206

Nieuwpoort: 5.473.656

36.344.475

Het is vooral dank zij de vele nieuwe vaartuigen, die de Zeebrugse vloot van Hulp in Nood in de jongste jaren zijn komen vervoegen, dat deze havens dermate aan belangrijkheid heeft toegenomen, zowel wat betreft het verzekerd kapitaal als het premie-inkomen.

VERZEKERD EN HERVERZEKERD KAPITAAL

In 1982 kregen wij ruim honderd miljoen méér verzekerd kapitaal tegenover het voorgaand jaar, niettegenstaande wij in totaal 4 eenheden minder verzekerden, voor redenen hiervoor aangehaald. Vermelden wij onder deze nieuwe vaartuigen de Z.39, Z.89 en de Z.284. Verder vervoegden ons nog de Z.196 en de Z.596 maar omgekeerd verloor onze maatschappij een viertal vaartuigen meer dan het aantal nieuwe toetredingen. Andere redenen voor dit verlies zijn, buiten de geweigerden, ook een paar falingen,

een bedrijfsuitscheiding, een verkoop naar het buitenland en het totaal verlies van de Z.180 op het einde van 1981.

De verhoging aan verzekerd kapitaal zet zich eveneens in 1983 door zodanig, dat wij reeds met zekerheid kunnen stellen, dat ons verzekerd kapitaal in 1983 opnieuw een substantiële verhoging zal kennen van meer dan 200 miljoen frank dank zij nieuwe vaartuigen.

Niettegenstaande de hoge bouwkosten is immers de modernisering en de vernieuwing van de visserijvloot een dringende noodzakelijkheid, alhoewel velen hiervoor terugschrikken. Mocht de brandstofprijs in dit verband zijn dalende trend voortzetten, dan zou de nieuwbouw waarschijnlijk voor sommigen een aansporing te meer kunnen zijn, die het nu juist hierom nog te gewaagd vinden. Ook bij de kustvisserij schijnt schot te komen, dank zij de grote voordelen en overheidsaanmoedigingen ook aan hen gegeven.

Ons herverzekerd kapitaal is de jongste jaren met sprongen de hoogte ingegaan, omdat het de evolutie van de nieuwbouw volgt. In 1981 verhoogde het herverzekerd kapitaal met bijna 200 miljoen frank en in 1982 nogmaals met 117 miljoen frank (!). Hierdoor bereiken wij thans op de wereldmarkt bijna 1,2 miljard frank aan herverzekerd kapitaal, en zal dit, einde 1983, anderhalf miljard tellen. Behalve een bepaalde prestigewinst voor Hulp in Nood, verstevigt dit eveneens onze positie op de herverzekeringsmarkt te Londen zoals wij dit trouwens ook reeds verleden jaar hebben laten opmerken, waar Hulp in Nood naar waarde geprezen wordt voor zijn gezonde structuur en beleid.

Het is immers een feit, dat onze maatschappij een gezond te herverzekeren kapitaal aanbiedt, in tegenstelling met visserijvloeden van zoveel andere maatschappijen in andere landen, waar de controle op de zeewaardigheid van elk vissersvaartuig minder streng is, omdat het daar geen coöperatieven zijn, waar alle verzekeren belang hebben bij een sterk toezicht op de verzekerde waarde en toestand van ieder schip.

Hieronder volgt de statistiek van het verzekerd en herverzekerd kapitaal in functie van het premie-inkomen en van het aantal verzekerde vaartuigen.

VERZEKERD EN HERVERZEKERD KAPITAAL

Jaar	Premies	Vaartuigen	Verzekerd kapitaal	Herverzekerd kapitaal
1967	11.518.767	185	431.126.240	—
1968	13.722.415	178	478.760.000	—
1969	16.591.765	187	562.576.000	—
1970	19.173.287	178	626.845.140	577.182.040
1971	19.652.747	179	625.683.000	544.552.400
1972	19.224.297	171	631.664.060	579.197.160
1973	20.198.403	153	679.094.873	623.371.361
1974	22.156.120	165	763.665.880	698.548.736
1975	24.314.716	156	841.904.335	767.275.433
1976	24.918.064	144	832.065.095	759.856.146
1977	25.990.747	135	808.817.220	697.412.820
1978	27.332.730	127	836.715.320	748.675.040
1979	28.976.558	136	881.655.800	811.574.200
1980	28.295.097	132	958.425.550	882.909.950
1981	31.941.035	130	1.134.183.000	1.078.810.350
1982	36.344.475	126	1.235.259.215	1.195.364.412

AANTAL VERZEKERDE VAARTUIGEN MET VERZEKERDE WAARDE PER THUISHAVEN

OOSTENDE

Jaar	Aantal	Verzekerde waarde	Procent %
1967	44	123.214.000	—
1968	44	126.920.000	—
1969	48	156.117.000	—
1970	53	232.049.200	—
1971	51	235.400.860	—
1972	47	184.384.930	—
1973	42	187.330.353	—
1974	40	176.804.020	—
1975	39	169.897.820	20,34
1976	39	203.664.220	24,48
1977	38	227.328.720	28,10
1978	42	291.142.420	34,79
1979	44	274.750.700	31,16
1980	36	184.698.600	19,27
1981	37	264.171.000	23,29
1982	36	248.539.000	20,12

ZEEBRUGGE

Jaar	Aantal	Verzekerde waarde	Procent %
1967	95	243.285.240	—
1968	87	269.487.000	—
1969	92	301.418.000	—
1970	84	297.174.940	—
1971	88	296.743.360	—
1972	83	335.279.130	—
1973	75	362.199.870	—
1974	86	421.262.810	—
1975	82	481.127.895	57,60
1976	75	462.414.055	55,57
1977	69	414.023.380	51,20
1978	59	377.947.900	45,17
1979	64	426.636.600	48,39
1980	61	622.903.350	64,99
1981	67	726.976.500	64,10
1982	62	824.930.000	66,78

NIUWPOORT

Jaar	Aantal	Verzekerde waarde	Procent %
1967	46	64.627.000	—
1968	47	82.353.000	—
1969	47	104.773.000	—
1970	41	97.621.000	—
1971	40	93.538.780	—
1972	41	111.744.180	—
1973	34	114.542.100	—
1974	37	150.576.500	—
1975	33	184.169.520	22,06
1976	30	165.986.820	19,95
1977	28	167.464.120	20,70
1978	26	167.625.000	20,04
1979	28	180.268.500	20,45
1980	25	150.823.600	15,74
1981	26	143.035.500	12,61
1982	28	161.790.215	13,10

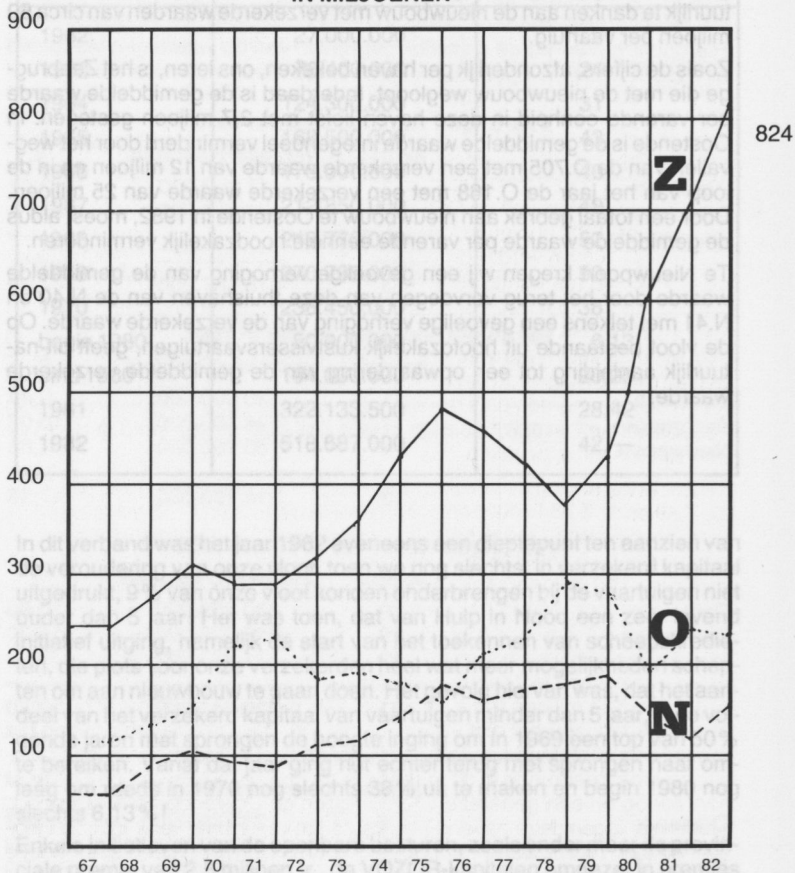
Door het wegvallen van de O.705, de O.150 en de O.168 welke laatste naderhand, in 1983, opnieuw de maatschappij is komen vervoegen onder het nummer O.108 en verder omgekeerd door het inkomen van de O.599 en de O.470, viel het aantal verzekerde eenheden van de **Oostendse** vloot met één terug, met nochtans een gevoelige vermindering van het verzekerd kapitaal. Na het groot verlies aan verzekerd kapitaal in 1980 en de even spectaculaire aanwinst in 1981, is Oostende niet op die weg doorgegaan, tengevolge van het uitblijven van nieuwbouw, maar heeft een kleine 16 miljoen moeten prijs geven, waardoor het procentueel aandeel van de Oostendse visserijvloot in de gezamenlijke vloot van Hulp in Nood tot één vijfde is terug gevallen.

Te **Zeebrugge** ging de vernieuwing verder en kregen wij in 1982, de Z.39, de Z.89 en de Z.284 voor een gezamenlijke waarde van 145 miljoen aan de vloot toegevoegd, zodat het niet verwonderlijk is dat, niettegenstaande een verlies van anderzijds 9 vaartuigen, het verzekerd kapitaal daar toch met bijna 100 miljoen frank verhoogde. De vaartuigen die Zeebrugge anderzijds verloor, waren het gevolg van een paar falingen en wij noemen hierbij de Z.37, Z.575, Z.599, Z.40, Z.41, Z.198 en uitscheiding van bedrijven (Z.38). Deze vaartuigen waren echter beduidend lager verzekerd. Gezien Hulp in Nood te Zeebrugge thans een vloot telt met een verzekerd kapitaal van 824 miljoen frank en nog enkele moderne nieuwe eenheden in aanbouw zijn, zou het niet verwonderlijk zijn, dat deze haven eerlang het miljard aan verzekerd kapitaal haalt. Het is werkelijk verbazend hoe toonaangevend Zeebrugge in dit verband is en hoe de reders van de Oostkust een oorlog en een generatie voorop liggen op Oostende en Nieuwpoort. Nochtans liggen deze havens slechts 45 km van elkaar verwijderd en mogen wij toch niet beweren, dat Oostende en Nieuwpoort geen even goede schippers en reders zouden bezitten, terwijl Oostende zelfs de best uitgeruste vissershavens heeft.

Wat **Nieuwpoort** betreft, zijn een paar vaartuigen van uit Zeebrugge terug naar hun oude thuishaven gekomen, waardoor deze haven een vooruitgang boekte, zowel wat betreft het aantal ingeschreven eenheden als het verzekerd kapitaal. Maar ook daar, is er van nieuwbouw spijtig genoeg weinig sprake, noch voor de middenslagvisserij, noch voor de kustvisserij.

Hieronder volgt de grafiek der verzekerde kapitalen in de drie havens. Aan de hand hiervan, zien wij de steile opgang van **Zeebrugge** ten overstaan van de beide andere havens. Een eerste steile opgang begon in 1972 en strekte zich uit over een viertal jaren om naderhand, in de volgende drie jaar, met de helft terug te vallen. Vanaf 1978 is de vooruitgang van de Zeebrugse vloot in het kader van Hulp in Nood bijzonder spectaculair en verhoogde het verzekerd kapitaal van 377 miljoen in 1978 tot 839 miljoen in 1982! Dat wil zeggen in cijfers die zich verhouden van 100 tot 222%. In sportjargon zou men kunnen schrijven, dat Zeebrugge de beide andere havens het nakijken geeft.

**GRAFIEK DER VERZEKERDE KAPITALEN DER DRIE HAVENS
IN MILJOENEN**



TABEL DER GEMIDDELDE VERZEKERDE WAARDEN

Jaar	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
1960	1.612.056	1.274.096	904.679	1.296.740
1970	4.378.287	3.665.642	2.381.000	3.581.933
1980	5.130.500	8.783.900	6.002.800	7.260.800
1981	7.139.756	10.850.396	4.251.458	8.724.485
1982	6.903.861	13.305.322	5.778.221	9.803.644

Het is aan de hand van de gemiddelde verzekerde waarde per varende eenheid over de drie havens, dat wij de modernisatie en de nieuwbouw van onze vloot kunnen bepalen. De gemiddelde waarde per vaartuig over de gehele vloot gezien, is terug met 1,080 miljoen frank opgelopen. Dit is natuurlijk te danken aan de nieuwbouw met verzekerde waarden van circa 50 miljoen per vaartuig.

Zoals de cijfers, afzonderlijk per haven bekeken, ons leren, is het Zeebrugge die met de nieuwbouw wegloupt. Inderdaad is de gemiddelde waarde per varende eenheid in deze haven liefst met 2,7 miljoen gestegen. In Oostende is de gemiddelde waarde integendeel verminderd door het wegvallen van de O.705 met een verzekerde waarde van 12 miljoen en in de loop van het jaar de O.168 met een verzekerde waarde van 25 miljoen. Door een totaal gebrek aan nieuwbouw te Oostende in 1982, moest aldus de gemiddelde waarde per varende eenheid noodzakelijk verminderen.

Te Nieuwpoort kregen wij een gevoelige verhoging van de gemiddelde waarde door het terug vervoegen van deze thuishaven van de N.40 en N.41 met telkens een gevoelige verhoging van de verzekerde waarde. Op de vloot bestaande uit hoofdzakelijk kustvissersvaartuigen, geeft dit natuurlijk aanleiding tot een opwaardering van de gemiddelde verzekerde waarde.

EVOLUTIE VAN DE OUDERDOM DER VLOOT

In ons jaarverslag van 1981, zijn we opnieuw begonnen met het geven van een overzicht over de evolutie van de ouderdom van onze vloot. Inderdaad is de statistiek over de indeling van onze vloot in categorieën van vaartuigen volgens de ouderdom, bijzonder leerrijk. De toestand begin 1980 leerde ons dat in dit verband, de alarmbel diende geluid over de ver gevorderde ouderdom ervan.

Op basis van de hieronder weergegeven statistiek kan men dit trouwens overduidelijk uitmaken.

EVOLUTIE VAARTUGEN VAN 0 TOT 5 JAAR VANAF 1962

Jaar	Verzekerd kapitaal	% van de vloot
1962	27.000.000	9
1963	76.400.000	24
1964	124.300.000	31
1965	168.500.000	43
1966	178.000.000	46
1967	212.850.000	49
1968	248.770.000	52
1969	270.795.000	50
1970	238.450.000	38
begin 1980	50.000.000	6,13
eind 1980	194.000.000	20,25
1981	322.133.500	28,42
1982	518.687.000	42,—

In dit verband was het jaar 1962 eveneens een dieptepunt ten aanzien van de veroudering van onze vloot, toen we nog slechts, in verzekerd kapitaal uitgedrukt, 9% van onze vloot konden onderbrengen bij de vaartuigen niet ouder dan 5 jaar! Het was toen, dat van Hulp in Nood een zeer lovend initiatief uitging, namelijk de start van het toekennen van scheepskredieten, die plots voor onze verzekerden heel wat meer mogelijkheden schepden om aan nieuwbouw te gaan doen. Het gevolg hiervan was, dat het aandeel van het verzekerd kapitaal van vaartuigen minder dan 5 jaar, in de volgende jaren met sprongen de hoogte inging om in 1969 een top van 50% te bereiken. Vanaf dat jaar ging het echter terug met sprongen naar omhoog om reeds in 1970 nog slechts 38% uit te maken en begin 1980 nog slechts 6,13%!

Enkele initiatieven van de openbare besturen, zoals onder meer de provinciale premie van 2,5 miljoen fr., de VOZOR-kapitalen omgezet in premies voor jonge schippers, samengevoegd met de zeer goedkope scheepskre-

dielen verleend door Hulp in Nood, gaven plots meer uitzicht en armslag voor durvende reders en schippers en de absolute noodzakelijke nieuwbouw kreeg een nieuwe impuls, die zich sindsdien bleef doorzetten en wel zodanig, dat we eind 1980 reeds 20,25% noteerden van het aandeel, die de vaartuigen beneden de 5 jaar in de totaliteit van het verzekerd kapitaal van onze vloot betekenden om dan in 1981, tot 28,42% te klimmen en thans eind 1982 zelfs tot 42%. Spijtig nochtans dat de vernieuwing van onze vloot zich hoofdzakelijk, zelfs bijna in haar geheel, tot slechts één haven beperkt, namelijk Zeebrugge. Inderdaad, van deze 42%, of anders gezegd van het hierop betrekking hebbend verzekerd kapitaal ten bedrage van 518.687.000 fr. komt 471.687.000 fr. ten voordele van Zeebrugge en slechts 47 miljoen fr. (O.231) ten voordele van Oostende, terwijl Nieuwpoort volledig aan wal bleef staan.

Van de nieuwbouw ging er dus 90,60% naar Zeebrugge, 9,40% naar Oostende en niets naar Nieuwpoort.

Ook de nu reeds geprogrammeerde nieuwbouw zal hoofdzakelijk ten gunste van de haven van Zeebrugge uitvallen.

Hieronder geven we de statistiek per haven van de vaartuigen verzekerd bij Hulp in Nood en ingedeeld volgens categorieën van ouderdom.

Vaartuigen van 0 tot 5 jaar in 1982

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	1	47.000.000	3,81
Zeebrugge	12	471.687.000	38,19
Nieuwpoort	—	—	—
	13	518.687.000	42,00

Vaartuigen van 6 tot 10 jaar in 1982

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	1	30.000.000	2,43
Zeebrugge	7	124.500.000	10,07
Nieuwpoort	4	60.250.000	4,88
	12	214.750.000	17,38

Vaartuigen van 11 tot 20 jaar in 1982

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	19	130.978.000	10,60
Zeebrugge	19	200.039.000	16,20
Nieuwpoort	13	71.623.000	5,80
	51	402.640.000	32,60

Vaartuigen van 21 tot 30 jaar in 1982

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	9	33.720.000	2,73
Zeebrugge	9	25.844.000	2,09
Nieuwpoort	9	28.322.215	2,29
	27	87.886.215	7,11

Vaartuigen van meer dan 30 jaar in 1982

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	6	6.841.000	0,55
Zeebrugge	2	2.860.000	0,23
Nieuwpoort	2	1.595.000	0,13
	10	11.296.000	0,91

Wat de categorie van schepen tussen 6 en 10 jaar betreft is de toestand ongewijzigd gebleven te Oostende ten overstaan van het voorgaand jaar. Te Zeebrugge liep dit met twee eenheden terug vanwege het overgaan van twee eenheden naar Nieuwpoort, terwijl te Nieuwpoort twee eenheden bijkwamen, namelijk de N.40 en N.41 die van Zeebrugge terugkwamen. Gezien het stijgend totaal kapitaal over de ganse vloot, is het procent van die klasse echter in belangrijkheid teruggelopen.

Als we op dezelfde wijze de toestand van de volgende categorieën van vaartuigen vergelijken met hun belangrijkheid in het vorig jaar, dan stellen we vast, dat het aandeel van alle volgende categorieën van 21 tot 30 jaar en van meer dan 30 jaar eveneens aan belangrijkheid hebben verloren. Het is dus een verheugende vaststelling, dat er minder vaartuigen en minder verzekerd kapitaal terug te vinden zijn in de categorieën van oudere schepen. Ter illustratie geven wij hieronder de cijfers over de jaren 1981 en 1982.

van 0 tot 5 jaar

	Aantal		Verzekerde kapitalen		%	
	1981	1982	1981	1982	1981	1982
O	1	1	47.000.000	47.000.000	4,15	3,81
Z	7	12	275.133.500	471.687.000	24,27	38,19
N	—	—	—	—	—	—
	8	13	322.133.500	518.687.000	28,42	42,00

Legende: O = Oostende
Z = Zeebrugge
N = Nieuwpoort

VAARTUIGEN VAN 0-5 JAAR

70

II = van 6 tot 10 jaar

III = van 11 tot 20 jaar

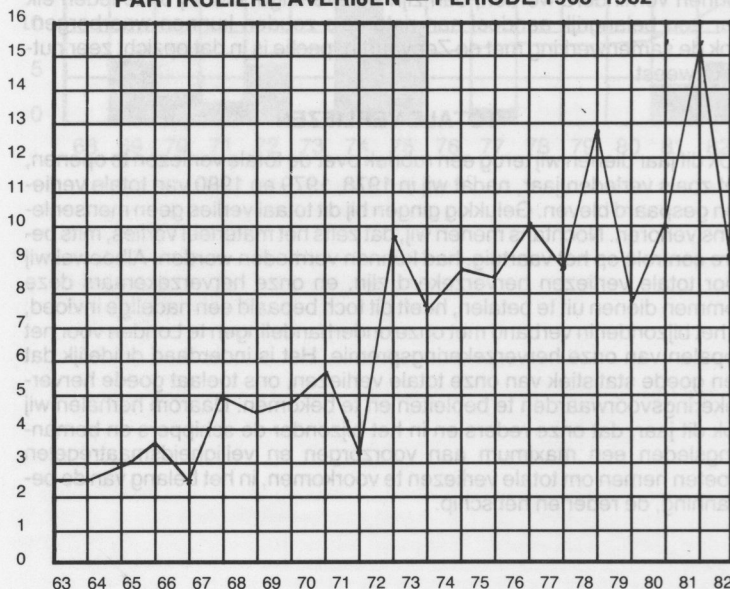
IV = van 21 tot 30 jaar

V = meer dan 30 jaar.

PARTIKULIERE AVERIJEN **VERZEKERD KAPITAAL — AANTAL EENHEDEN**

Jaar	Schadebedrag	Verzekerd kapitaal	Aantal eenheden
1963	2.392.577	317.913.000	203
1964	2.971.579	398.310.600	223
1965	3.353.241	386.469.327	185
1966	2.272.961	398.304.620	187
1967	5.040.437	431.126.240	185
1968	4.430.391	478.760.000	178
1969	4.870.264	562.576.000	187
1970	5.561.980	626.845.140	178
1971	3.180.073	625.683.000	179
1972	9.612.168	631.644.060	171
1973	7.204.000	679.094.873	151
1974	8.868.492	763.665.880	165
1975	8.470.508	841.904.335	156
1976	11.038.224	832.065.095	144
1977	8.895.929	808.817.220	135
1978	12.804.983	836.715.320	127
1979	7.574.162	881.655.800	136
1980	9.941.584	958.425.550	132
1981	15.355.524	1.134.183.000	130
1982	8.971.639	1.235.259.000	126

GRAFIEK DER UITGEKEERDE SCHADEN
PARTIKULIERE AVERIJEN — PERIODE 1963-1982



Voor 1982 bedragen de uitbetaalde en voorziene vergoedingen voor „Eigen schaden” en „Schaden aan Derden” nagenoeg 9 miljoen frank. Dit is 6,380 miljoen minder dan het vorig jaar.

Hieraan zien wij nog eens, dat wij voor 1981 van een rampjaar mochten spreken als gevolg van verscheidene, toevallige zware eigen schaden. Dit was ook de oorzaak, dat wij het vorig jaar een licht verlies leden, welke we sedert vele jaren niet meer gekend hadden, en er toen geen ristorno's konden uitgekeerd worden. Mochten wij de particuliere schaden elk jaar kunnen begrenzen tot maximum 10 miljoen frank, dan zouden onze verzekerden telkens een belangrijke ristorno kunnen genieten. Vandaar dus het belang om zo zorgzaam en onderhoudend mogelijk met vaartuij en in het bijzonder met de motor om te gaan. Het is telkens in Uw eigen belang, want behalve Uw eigen tussenkomst in de kosten van het schadegeval met de economische schade, die U terzelfdertijd lijdt door het, voor min of meer langere tijd aan de kade te iiggen, vermindert U terzelfdertijd Uw aandeel en dit van de medeleden in de ristorno's op de premies.

Na het rampjaar 1981 met de meer dan 15 miljoen frank particuliere schaden, schreven wij in het verslag van vorig jaar, dat de beheerraad zich hierover diende te bezinnen en de oorzaken van het uit de hand lopen van particuliere averijen nauwgezet diende na te gaan om aan de hand van deze studie, de nodige besluiten te trekken.

Eén van deze besluiten was een strengere toepassing van de polisvoorwaarden, hoe onaangenaam dit ook, voor sommige leden, mocht blijken. Deze strenge toepassing heeft zeker ook gedeeltelijk gezorgd voor het meer binnen de perken houden van de uitgaven voor de particuliere schaden, alhoewel men natuurlijk eveneens met onverwachte omstandigheden moet rekening houden. In elk geval, mochten alle schadegevallen, die het gevolg zijn, van zware nalatigheden en een gebrek aan voorzorgen, kunnen verhinderd worden, dan zijn wij overtuigd, dat wij onze leden elk jaar een belangrijk aandeel aan ristorno's zouden kunnen waarborgen. Ook de samenwerking met de Zeevaartinspectie is in dat opzicht zeer nuttig geweest.

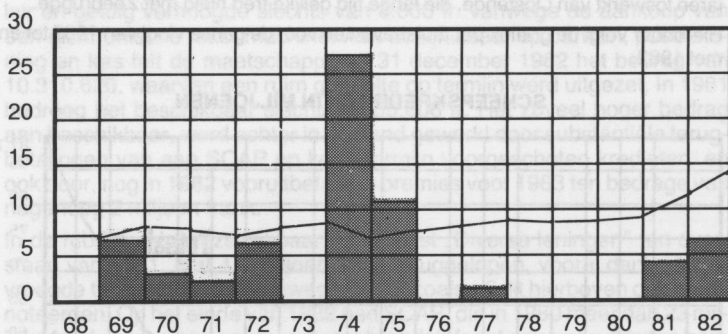
TOTALE VERLIEZEN

Ook dit jaar dienen wij terug een rubriek over de totale verliezen te openen, net zoals verleden jaar, nadat wij in 1978, 1979 en 1980 van totale verliezen gespaard bleven. Gelukkig gingen bij dit totaal verlies geen mensenlevens verloren. Nochtans menen wij, dat zelfs het materieel verlies, mits betere controle op het vaartuij, had kunnen vermeden worden. Alhoewel wij voor totale verliezen herverzekerd zijn, en onze herverzekeraars deze sommen dienen uit te betalen, heeft dit toch bepaald een nadelige invloed, in het bijzonder in verband met onze onderhandelingen te Londen voor het bepalen van onze herverzekeringspremie. Het is inderdaad duidelijk dat een goede statistiek van onze totale verliezen, ons toelaat goede herverzekeringsvoorwaarden te bepleiten en te bekomen. Daarom herhalen wij ook dit jaar, dat onze reders en in het bijzonder de schippers en bemanningsleden een maximum aan voorzorgen en veiligheidsmaatregelen moeten nemen om totale verliezen te voorkomen, in het belang van de bemanning, de reder en het schip.

Hieronder volgt de grafiek van onze totale verliezen, met tevens de curve van wat wij aan herverzekeringspremie betaalden.

Deze grafiek laat duidelijk uitschijnen, dat wij sinds 1976 een goede beurt maken, wat ons op de herverzekeringsmarkt toelaat, wat meer te verlangen dan anderen.

GRAFIEK DER TOTALE VERLIEZEN EN HERVERZEKERINGSPREMIE 1968-1982



SCHEEPSKREDIETEN

In het jaar 1982 werden in totaal 9.250.000 fr. aan scheepskredieten toegekend, hetgeen meer dan het dubbele is van het vorig jaar, toen 4 miljoen frank uitgekeerd werd. In 1982 gingen deze scheepskredieten, voor wat Oostende betreft naar de O.470 en O.599, voor Zeebrugge naar Z.39, Z.53, Z.200, Z.418 en Z.509 en voor Nieuwpoort naar de N.40. Gezien Hulp in Nood in 1963 voor het eerst startte met het uitkeren van scheepskredieten, is het dit jaar dus het twintigste jaar, dat wij met dit gelukkig initiatief gestart zijn. Over deze periode besteedde onze maatschappij 86.860.000 fr. aan zeer goedkope kredieten waarvoor in de beginjaren slechts 1,5% betaald werd aan interesten en maximum 5% in de laatste jaren, gezien kaskredieten toen aan 20% dienden betaald te worden op de bank.

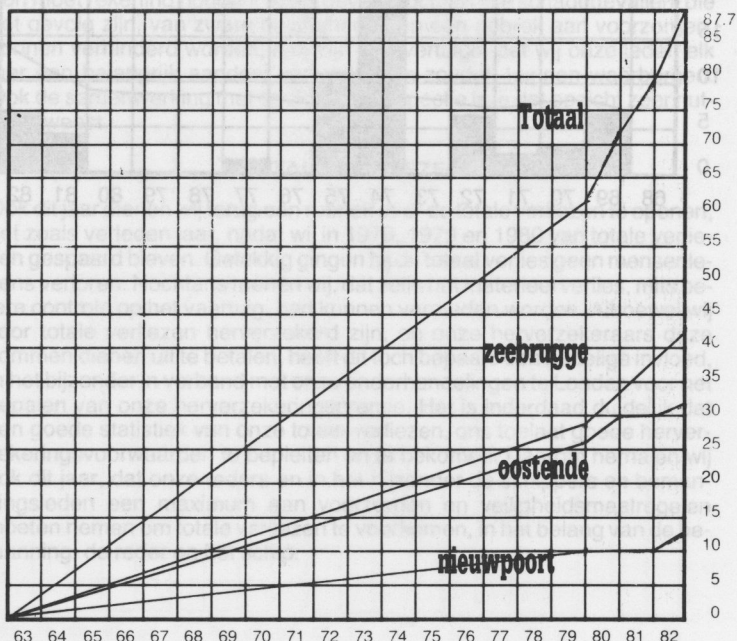
Per thuishaven werden de volgende bedragen uitgekeerd:

	1981	1982
Oostende	30.625.000	31.225.000
Zeebrugge	37.750.000	44.400.000
Nieuwpoort	10.135.000	12.135.000
	<hr/> 78.510.000	<hr/> 87.760.000

Het is duidelijk dat gezien de nieuwbouw zich omzeggens geheel beperkt tot de haven van Zeebrugge, deze haven zich in de statistiek en in de grafiek, de laatste jaren loswerkt van Oostende, die lange tijd gelijke tred hield met Zeebrugge.

Hieronder volgt de grafiek per thuishaven en voor de ganse vloot van 1963 tot en met 1982.

SCHEEPSKREDIETEN IN MILJOENEN



UITBATINGSREKENING EN BALANS

De uitbatingsrekening 1982 sluit met een uitzonderlijk winstsaldo van 7.324.487 fr. en dit niettegenstaande het verliessaldo van 1981 ten bedrage van 416.956 fr. reeds in mindering gebracht werd.

Dit bijzonder ruim winstsaldo is in de eerste plaats te danken aan een verhoogd premie-inkomen als gevolg van verscheidene nieuwe vaartuigen die door Hulp in Nood in verzekering werden genomen op basis van hun werkelijke bouwwaarde. In feite mogen wij bijna zeggen, dat het slechts de allernieuwste en recente vaartuigen zijn, die niet onderverzekerd zijn. Gezien de verzekerde waarde van deze vaartuigen thans reeds 42% bedraagt van de totale verzekerde waarde van de vloot van Hulp in Nood, is het praktisch, dank zij dit premie-inkomen, dat een belangrijk ristorno kan uitgekeerd worden, waarvan terzelfdertijd de onderverzekerde vaartuigen mede genieten. Anderzijds zijn het, omgekeerd deze nieuwe vaartuigen die, normaal gezien, het minste risico betekenen voor de maatschappij inzake Eigen schade en Opslepingen. Dit illustreert terzelfdertijd nog eens duidelijk het belang voor onze maatschappij, zoveel mogelijk de nieuwbouw te stimuleren en in verzekering te nemen.

Wat de balans betreft, is onder de rubriek „Besteed” het onroerend bezit van de maatschappij gelijk gebleven, namelijk 171.750 fr. aan gronden op basis van de aankoopwaarde en 3.006.308 fr. voor gebouwen. Het mobilaire en getuig verhoogde slechts van 8.000 fr. vanwege de aankoop van een elektronische rekenmachine. Aan beschikbaar op banken, postrekening en kas telt de maatschappij op 31 december 1982 het bedrag van 10.310.620, waarvan een ruim gedeelte op termijn werd uitgezet. In 1981 bedroeg het beschikbaar slechts 3.555.806 fr. Het zoveel hoger bedrag aan beschikbaar, werd echter in de hand gewerkt door substantiële terugbetalingen van aan SCAP op korte termijn voorgeschieden kredieten, en ook door, nog in 1982 vooruitbetaalde premies voor 1983 ten bedrage van nagenoeg 2 miljoen frank.

In de rubriek „Verwezenlijkbaar” is de post „Diverse leningen” ten overstaan van 1981, met 4,4 miljoen frank teruggelopen, vooral dank zij vervroegde terugbetalingen vanwege SCAP zoals wij dit hierboven ook reeds noteerden. Op het einde van 1982 had SCAP, die in 1980 meer dan 23 miljoen frank in leen had gekregen voor brandstofaankopen aan drie ten honderd, zijn leningen tot 8 miljoen frank teruggebracht waarop de interesten thans nog drie ten honderd per jaar bedragen. Voor de aankoop en de nieuwbouw van haar installaties ontving de reders-coöperatieve Hand in Hand te Zeebrugge in 1981 de som van 6 miljoen frank aan drie ten honderd, afkortbaar in tien jaar, wat haar toeliet zich verder op economisch vlak sterk te ontwikkelen.

De post „Scheepskredieten” is met 2,370 miljoen frank verhoogd, als gevolg van meer verleende kredieten dan de terugbetalingen bedroegen. In het „Passief” is het Provisiefonds gelijk gebleven ten overstaan van 1981. Inderdaad werd in 1981 verlies gemaakt en kon aldus ook geen aandeel uit het overschot aan het provisiefonds voor zware rampen overgeboekt worden.

In de „Schuld tegenover de leden” is de post „kapitaalaandelen” van 97.795 fr. in 1981 opgelopen tot 111.595 fr. in 1982. Dit is een gevolg van vervangingen, hetzij tweedehands, hetzij door nieuwe vaartuigen, waar-

door de oude kapitaalaandelen op basis van 200 fr. uitbetaald worden en de nieuwe aandelen op basis van 1.000 fr. aan de maatschappij gestort worden. Het voorbehoudingsfonds is van 7,369 miljoen fr. teruggelopen tot 7,114 miljoen. Inderdaad gezien de laatste jaren het batig saldo onder vorm van *ristorno's* integraal werd uitgekeerd, werd er niets geboekt op het voorbehoudingsfonds der leden, waar nochtans bepaalde bedragen aan voorbehoudingsfonds aan uitscheidende rederijen uitgekeerd werden.

De schuld van de maatschappij tegenover derden bedraagt 4,351 miljoen fr. waarvan bijna 2 miljoen aan premies voor het jaar 1983 die reeds in 1982 betaald werden en verder voor 1,746 miljoen aan vooruitgeboekte premies van polissen, die in de laatste paar maanden van het jaar 1982 tot eind 1983 afgesloten werden. Dit bedrag vertegenwoordigt dus de premie 1983 voor betrokken vaartuigen, die we verplicht zijn in het passief onder te brengen, omdat dit als geen inkomst mag aangezien worden voor het jaar 1982. De post krediteuren bedraagt 490 duizend fr. en bestaat uit nog te vorderen bronbelastingen op de lonen en wedden van december en sociale lasten op het 4de kwartaal 1982, waarvan de afrekening slechts tegen einde januari 1983 dient te gebeuren.

Aan de Algemene Vergadering wordt dan ook voorgesteld van het batig saldo ten bedrage van 7.324.487 fr., een som overeenkomende met 20% van de premies voor gewoon risico vóór balans aan de leden terug te keren, zijnde 7.083.635 fr., onder voorwaarden vastgesteld door de beheerraad en het saldo over te boeken als een winst voor de maatschappij op het Provisiefonds voor zware rampen.

BALANS 1982

I. AKTIEF

A. Besteed

1) onroerend			
a) gronden	171.750		
b) gebouwen	3.006.308	3.178.058	
2) mobilair	1.524.480		
amortisaties	— 1.305.914	218.566	
3) waarborgen		11.000	3.407.624

B. Beschikbaar

1) banken	10.165.676		
2) postrekening	85.910		
3) kas	59.034	10.310.620	

C. Verwezenlijikbaar

1) diverse leningen	13.699.000		
2) scheepskredieten	15.171.714		
3) debiteuren	428.525		
4) lopende averijen	2.319.825	31.619.064	

45.337.308

II. PASSIEF

A. Tegenover haarzelf

1) provisiefonds	26.024.076		
2) reserves			
a) wettelijke	41.411		
b) fiskale	369.476	410.887	26.434.963

B. Tegenover de leden

1) kapitaalaandelen	111.595		
2) voorbehoudingsfonds	7.114.601		7.226.196

C. Tegenover derden

1) cheques in omloop	74.530		
2) te innen premies	1.959.797		
3) krediteuren	490.108		
4) Chandler premies	46.307		
5) vooruitgeboekte premies	1.746.000		
6) vooruitgeboekte taks	34.920		4.351.662
			<hr/>
			38.012.821

D. Ristorno's

7.083.635

E. Winstsaldo

240.852

7.324.487

45.337.308

BESLUIT

Niettegenstaande onze aanwijzingen van vorig jaar, dat velen, een schip van 15 à 20 jaar hebben en deze niet meer voor hun volle waarde verzekerd zijn, zodat ze bij schadegevallen, steeds meer kosten dan hun betaalde premie, zijn er weinigen op ingegaan. Vaststellend dat nieuwe vaartuigen, tenzij een tegenslag of een totaal verlies dus in vergelijking voor Eigen Schaden en Schaden aan Derden, meer premies betaalden, werd naar een formule gezocht welke daaraan verhielp en de verzekerden die te laag verzekerd zijn, onmiddellijk in een hogere categorie doen terecht komen, zo de opgelopen schade hun jaarpremie overtreft.

Verder werden sommige vaartuigen geweigerd, omdat ze niet onderhouden worden zoals het hoort of omdat het voor sommigen bij verzekering het er alleen maar om te doen is, alle middelen te gebruiken om voor schadegevallen van welke aard ook, die niet gedekt zijn door verzekering, betaald te worden.

Wij zijn onze 43ste jaargang ingetreden en kunnen ons verheugen dat op de 197 varende vissersvaartuigen er 131 bij Hulp in Nood verzekerd zijn, niettegenstaande de hetze van een klein groepje, dat niet begrijpen wil, dat het dank aan het bestaan is van de coöperatieve middenstandverenigingen Hulp in Nood, SCAP en Hand in Hand, dat ze zowel op verzekerings, sociaal en economisch vlak nu financiële voordelen hebben, welke ze anders nooit zouden bekomen.

Straks zal de coöperatieve SCAP aan zijn leden, buiten de teruggaven tijdens het jaar gegeven, er nog een zevental miljoenen aan toevoegen.

Waar Hulp in Nood in 1981, tengevolge van zware tegenslagen, niet bij machte was teruggaven op de premies te doen, was dit voor 1980 wel het geval. Toen beliep dit 15% en zal het voor 1982, 20% zijn op de in 1982 betaalde premies, welke men van zijn laatste kwartaal mag aftrekken en waarvan elkeen op het gepaste ogenblik het juiste bedrag zal kenbaar gemaakt worden. In 1982 werd ook voor 9.250.000 fr. aan scheepskredieten verleend, in vijf jaar terug te betalen aan een interest van vijf ten honderd.

Tenslotte wordt na de algemene vergadering aan degenen die het bedrijf stilgelegd hebben, een bedrag van 158.615 fr. uitgekeerd, als voorbehoudsfonds, zodat de vraag mag gesteld, wie van al diegenen, die er steeds op uit zijn om kritiek uit te oefenen, het Hulp in Nood zou nadoen.

Als men daarenboven vaststelt, dat Hulp in Nood over een provisiefonds van meer dan 26 miljoen frank beschikt, dat er bijna 14 miljoen aan leningen uitstaan en meer dan 15 miljoen aan scheepskrediet en dat heden nog 7.083.635 frank uitgekeerd wordt aan ristournes en 158.615 fr. aan voorbehoudsfonds aan diegenen die het bedrijf stilgelegd hebben, dan mag gezegd worden, dat de maatschappij er zeer gezond voorstaat en het nog beter zou kunnen moesten de goedkope leningen aan SCAP en Hand in Hand en de scheepskredieten in totaal 28.870.714 fr. vertegenwoordigend ook kunnen uitgezet aan een interest, welke minstens het dubbel is van wat nu ontvangen wordt.

Dit gezegd zijnde en er op wijzend, dat wij met harde hand de belangen van allen zullen blijven dienen, zouden wij aan onze voornaamste plicht tekort komen, moesten wij onze herverzekeraars niet bedanken, omdat ze steeds op voortreffelijke wijze de opslepingen hebben vergoed en bij het totaal verlies van de Z.209, binnen de drie maanden de som van 6.536.000 frank hebben uitgekeerd.

Onze dank gaat ook naar de maritieme overheid, gaande van de Zeevaartinspectie, wier samenwerking wij zeer op prijs stellen, tot de Loods- en Reddingsdiensten, de Radio Maritieme Diensten, de Waterschoutsambten, het Rijksstation voor Zeevisserij en al wie onze reders in om het even welke omstandigheden geholpen of bijgestaan hebben.

Onze dank gaat ook naar de hogere administratie van Verkeerswezen en Landbouw, die enorm veel bijgedragen hebben ter vrijwaring van de belangen van U allen, en aan wie U het te danken hebt, dat onze verouderde vloot thans snel vernieuwd kan worden.

Hetzelfde mag gezegd van de Waterschoutsambten, die steeds met de meeste „goodwill” Uw moeilijkheden hielpen oplossen.

Ook aan de diensten van de N.M.K.N. waar steeds de financiële leningen het voorwerp uitmaken van verzekering, onze dank voor de wijze waarop zij samenwerking betracht hebben om de belangen van de kredietnemers te dienen.

En wij zouden ook aan onze plicht te kort komen, moesten wij onze rechtskundige raadgever Meester Heymans, die steeds onze juridische belangen op de meest voortreffelijke wijze heeft gediend hier niet hartelijk bedanken voor de vele kopzorgen welke we hem dikwijls berokkend hebben en welke hij op voortreffelijke wijze steeds heeft trachten op te lossen.

Tenslotte willen wij het hebben over onze medewerkers nl. de Heren De-drie en Praet, die als experts steeds de delicate opdrachten van schade-

gevallen en betwistingen te beoordelen hebben, aan onze twee agent-schappen van Heist en Nieuwpoort en aan ons personeel, dat het niet altijd gemakkelijk heeft in de vele financiële aangelegenheden welke de verzekering van schepen en de schadegevallen uitmaken.

Hulp in Nood heeft zijn sterkte te danken aan al diegenen, die er zich voor ingezet hebben en ook verzekerd zijn.

Weliswaar maken wij er niet elke dag mooi weer mee en wordt nu en dan er wel eens tegen storm gelopen in de hoop dat de leiding zou begeven, maar dit was tot op heden tevergeefs.

Langzaam maar zeker zal, hoe delicaat het ook weze, echter ook de toekomst voorbereid worden. Dat is de taak van morgen, overtuigd dat U allen zult willen begrijpen, dat wat 43 jaar geleden met zoveel moeilijkheden, uit de grond werd gestampt en in al die jaren voor allen een welzijn is geweest, ook voor hen niet bij Hulp in Nood verzekerd, een sterke coöperatieve burcht van verzekering moet blijven, die op verzekeringsgebied van vissersvaartuigen een voorbeeld van wijs beheer is geweest en onze visserij-gemeenschap uitstekend heeft gediend.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN COMMISSARISSEN

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen zijn wij, ondergetekenden, commissarissen van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen „Hulp in Nood”, Hendrik Baelskaai 27 te 8400 Oostende, bijeengekomen om de rekeningen van voornoemde maatschappij na te gaan met het oog op het onderzoek van de op 31 december 1982 afgesloten balans en resultaatrekening, sluitend met een overschot van 7.324.487 fr.

Wij hebben het grootboek, vertegenwoordigd door de steekkaarten met de algemene balans der rekeningen vergeleken en hebben de volledige overeenstemming der cijfers en de juistheid van al de activa- en passivaposten vastgesteld.

Het inventaris - balansboek hebben wij met de activa- en passivaposten gecontroleerd en per steekproeven de activawaarden van de maatschappij nagezien. Wij hebben niets af te wijzen van de door de raad van Beheer voorgelegde balans met de resultaatrekening die wij dan ook aan de algemene vergadering der leden voorstellen goed te keuren.

Oostende, 1 april 1983

De commissarissen:

A. MOBOUCK

R. DUTRIEUE

R. CATTOOR

32/21

